Grúas y Transportes

Sitio de WordPress.com

Cómo identificar la posición del contenedor en el barco

31/08/2016 Deja un comentario

Cómo identificar la posición del contenedor en el barco

Escrito por Hariesh Manaadiar en shippingandfreightresource.com
31 Marzo de 2009
Traducido por Gustavo Zamora (https://ar.linkedin.com/in/gustavozamora)* para gruasytransportes, Buenos Aires (Argentina).

Algunas personas en la industria marítima pueden identificar el lugar donde se ha estibado un contenedor a bordo de un barco leyendo simplemente la posición de estiba (también conocida como la posición de celda) y también pueden saber si el contenedor estibado allí es un contenedor de 20 o de 40 pies..

Cómo logran hacer esto..??

Lo hacen basados principalmente en su experiencia en manejar planos de carga o planos de estiba, pero hay una fórmula para hacerlo…

Lo explicaré aquí debajo..

090482 es un ejemplo de una posición de estiba de un contenedor.. Esta posición está dividida básicamente en tres partes.

09 / 04 / 82 – donde 09 es la bahía (en inglés, bay), 04 es la fila (en inglés, row) y 82 es al altura (en ingés, tier) – todo esto traducido significa:

Bahía (Bay) = cada barco portacontenedores está dividido en compartimientos o sectores que son denominados Bahías (en inglés, Bays) y dependiendo del tamaño del barco esas Bahías se numeran (por ejemplo) del 01 al 40, donde la Bahía (Bay) 01 es la bahía más cercana a la proa del barco (parte

delantera del barco) y la Bahía (Bay) 40 es la bahía más cercana a la popa del barco (parte trasera del barco)…

La bahía (bay) que tiene número impar (1,3,5, etc.) significa que es una estiba de contenedores de 20 pies y la bahía (bay) que tiene número par (2,4,6, etc.) significa que es una estiba de contenedores de 40 pies..

Es confuso..??

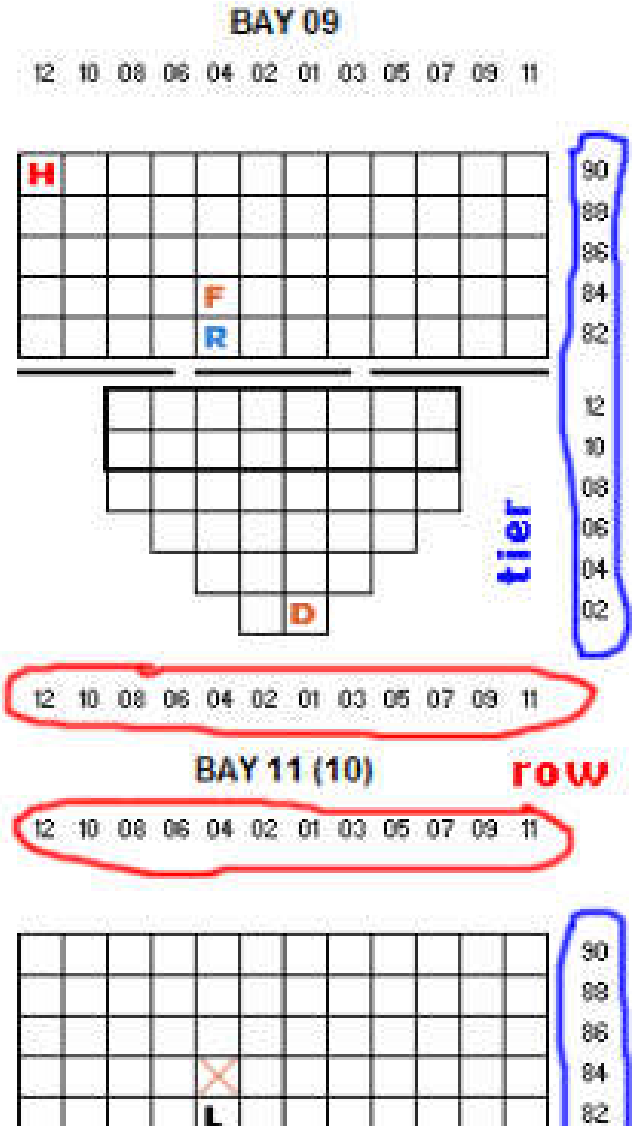
Miren la figura de más abajo…

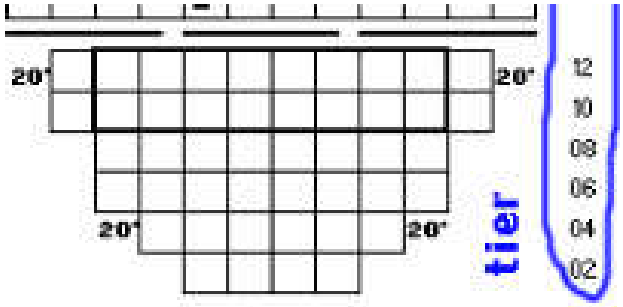
He utilizado aquí, como ejemplo, la Bahía (Bay) 09/11 (10) ..

Lo que ustedes pueden ver aquí es la sección transversal del barco tanto sobre cubierta (on deck) como por debajo de cubierta (under deck), visto desde la popa (parte trasera) del barco..

Cada uno de los pequeños bloques cuadrados representa el espacio para una unidad (contenedor) de 20 pies..

Las líneas en negrita representan las tapas de bodega que separan la parte que está sobre cubierta -on deck- (la cubierta es la parte donde son cargados los contenedores y que nos es visible cuando vemos el barco desde afuera) de la parte que está bajo cubierta -under deck- (la cual es la parte que generalmente no es visible cuando uno está parado fuera del buque)……





(https://gruasytransportes.files.wordpress.com/2016/02/bayplan.gif)

Vista de la Bahía (Bay), vista desde la popa del buque.

La **fila** (en inglés row) es la posición donde está ubicado el contenedor respecto del ancho o manga del buque.. Si hablamos del diagrama de más arriba, los números de las filas están dentro de un círculo rojo.. Las filas comienzan con la 01 en el centro del barco (crujía) y van en orden creciente hacia ambos costados (bandas) con los números impares sobre la derecha (estribor) del barco y los números pares sobre la izquierda (babor) del barco..

La **altura** o piso o nivel (en inglés Tier) indica en qué nivel está ubicado el contenedor – básicamente esta indica que tan alto fue apilado o estibado el contenedor a bordo del buque.. En el diagrama de más arriba, los números que indican la altura (en inglés Tier) están dentro de un círculo azul..

Volviendo ahora a nuestra posición de estiba 090482 – en el diagrama de arriba usted verá que esa posición de estiba tiene una letra R – la cual yo he utilizado para indicar el puerto de Rotterdam (cada línea marítima, cada buque o cada primer oficial de cubierta tienen sus propias letras para indicar los puertos de destino de cada contenedor).. Así que lo que estoy diciendo aquí es que en la posición de estiba 090482 hay un contenedor de 20 pies que está estibado allí para su descarga en el Puerto de Rotterdam ..

Así que cuando usted vea una posición de estiba como la de más arriba, usted sabrá que:

09 = es el número de bahía (bay) y el contenedor es uno de 20 pies (porque es un número impar).. Si aquí hubiese por ejemplo un 10 entonces el contenedor es de 40 pies..

04 = es el número de fila (row).

82 = es el número de **altura** o piso o nivel (tier) el cual indica que este es un contenedor de 20 pies que está estibado SOBRE CUBIERTA -en inglés, on deck-.. Usualmente los números de las alturas SOBRE CUBIERTA comienzan en el número 80 y aumentan de a 2 por cada altura o piso o nivel, entonces este número será 80, 82, 84, 86 etc.. Si el número de la altura es 02,04,06 etc entonces el contenedor está estibado BAJO CUBIERTA -en inglés, under deck-..

Veamos un par de ejemplos a partir del diagrama de arriba ..

Escenario 1 = 090482 es un contenedor de 20 pies estibado SOBRE CUBIERTA en la bahía (bay) 09, fila (row) 04 y **altura** (tier) 82 – ese contenedor tiene como destino **R** que significa el puerto de Rotterdam..

Escenario 2 = 110482 es también un contenedor de 20 pies estibado SOBRE CUBIERTA en la bahía (bay) 11, fila (row) 04 y **altura** (tier) 82, lo cual es básicamente la bahía (bay) adyacente al contenedor

de Rotterdam y este contenedor está destinado a **L** que significa el puerto de Le Havre..

Escenario 3 = 090102 es un contenedor de 20 pies estibado BAJO CUBIERTA en la bahía (bay) 09, fila (row) 01 y altura (tier) 02 la cual es la altura más baja (el piso) de la bodega y según lo indicado este contenedor tiene como destino la D que significa el puerto de Dublin..

Escenario 4 = 100484 es un contenedor de 40 pies estibado SOBRE CUBIERTA en la bahía (bay) 10, fila (row) 04 y altura (tier) 84 y según lo indicado este contenedor tiene como destino la F que significa el puerto de Felixstowe.. Este contenedor está básicamente estibado encima de lso contenedores que van para los puertos de Rotterdam y Le Havre.. Dado que este es un contenedor de 40 pies y ocupa ambas bahías (en inglés, bays) la 9 y la 11, a esta bahía (bay) se le otorga el número 10.. Este contenedor aparece en el plano como estibado en la bahía 9 pero la posición (en inglés, slot) correspondiente en la bahía 11 está marcada con una X lo que significa que esta posición NO está disponible para colocar allí otro contenedor porque allí ya hay un contenedor de 40 pies..

Por razones de trincado, aseguramiento y estiba de los contenedores, un contenedor de 40 pies puede estar colocado sobre dos contenedores de 20 pies, pero dos contenedores de 20 pies no pueden ser colocados sobre un contenedor de 40 pies(a menos que esto se haga bajo cubierta y rodeado por otros contenedores o dentro de las guías de las celdas)

Entonces así es como se acuña la posición de un contenedor en el barco y así es como usted puede identificar si el contenedor es uno de 20 pies o uno de 40 pies y si este está estibado bajo cubierta o sobre cubierta con sólo leer la posición de estiba provista del contenedor..

Fuentes:
shippingandfreightresource.com/identifying-a-stow-position/
gruasytransportes

(*)Gustavo Zamora es un especialista en equipo de elevación y manejo de cargas. Vive y trabaja en Buenos Aires (Argentina)

Tags: bay row tier pdf + bay row tier bahia fila altura pdf (gz7) (gz6), Shipping and Freight, bay, cell position, container vessel, row, shipping education, stow position, stowage planning, tier, odd=impares, even=pares

Si quiere colocar este post en su propio sitio, puede hacerlo sin inconvenientes,

siempre y cuando no lo modifique y cite como fuente a https://gruasytransportes.wordpress.com(ht

Recuerde suscribirse a nuestro blog vía RSS o Email.

Etiquetado:19 filas sobre cubierta (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/19-filas-sobre-cubierta/), 20 filas sobre cubierta (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/20-filas-sobre-cubierta/), 22 filas sobre cubierta (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/22-filas-sobre-cubierta/), 23 filas sobre cubierta (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/23-filas-sobre-cubierta/), 25 filas sobre cubierta (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/25-filas-sobre-cubierta/), Barco (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/barco/), buque portacontenedores (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/buque-portacontenedores/), buques portacontenedores (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/buques-portacontenedores/), capacitación del personal (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capacitacion-del-personal/), capacitacion (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/capacitacion/), conocimiento (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/conocimiento/), contenedor (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/contenedor/), contenedores por hora

(https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/contenedores-por-hora/), correccion de manuales traducidos (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/correccion-de-manuales-traducidos/), Grua (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/grua/), Gustavo Zamora (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/gustavo-zamora/), Hariesh Manaadiar (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/hariesh-manaadiar/), portacontenedores (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/portacontenedores/), Puertos (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/puertos/), shippingandfreightresource.com (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/shippingandfreightresource-com/), traduccion de manuales (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-de-manuales/), traduccion tecnica (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traduccion-tecnica/), traductor (https://gruasytransportes.wordpress.com/tag/traductor/)

Blog de WordPress.com.